

# ロバート・ハートと近代中国郵便の 発展についての研究

麦力開・色力木

## 要 旨

本論文の目的は、近年中国内外の研究者によって再評価が進んでいるイギリス人外交官ロバート・ハートに関する諸研究をもとに、ハートが、黎明期の中国郵便事業にとって欠かすことのできない重要な働きをしたことを確認することである。近代中国郵便システムの初期の混乱した状況にあって、ハートは、自国政府の利益を守りつつ、同時に中国郵政の近代化を推進するという、時として矛盾する困難な課題に取り組んだ。具体的に、ハートは、清朝朝廷の正式な承認と各級の官僚の支持を得て、他の郵便手段との関係を適切に処理するとともに、中国の伝統的郵便制度であった民信局での経験を活かしつつ、近代的な郵便制度の樹立を推進した。またハートは、関税収入を用いて郵便事業を強化するなど一連の措置を実施することによって、西側諸国の郵便制度と中国社会の実情との調和を図った。ハートのこうした多岐にわたる活躍なしには、近代中国郵便のシステムは樹立され得なかつたであろう。

キーワード：ロバート・ハート、近代化、中国郵政、民信局、客郵、郵便制度、清朝、日本の近代郵政、総稅務司、海関

## 一. はじめに

中国近代郵便制度の設立において、イギリスの外交官であったロバート・ハート（Robert Hart, 1835–1911）の果たした役割は、きわめて重要である。1884–1885年の清仏戦争、1894–1895年の日清戦争に伴う賠償金問題、1900年の義和団事件などにおいて、ハートは中国と列強との交渉の斡旋を行っている。彼は「局外旁觀論」<sup>1)</sup>、「海関金單位採用」、「幣制改革案」<sup>2)</sup>を論じ、中国の統一と安定を目ざす漸進的改革論を示している（陳, 2013: 12）。1861年から、中国の国営郵政制度の設立を提案し続け、後述するように、1897年には彼の提案に基づく中国の近代的郵政制度が設立された。その後も国家郵政の管理業務を掌握し続け、客郵<sup>3)</sup>、

1) 「局外旁觀論」1865年9月18日ハートが総理衙門に提出した、自身の中国政治の現状と前途に関する觀察および意見が書かれた文章である（凱瑟琳, 2005: 121）。

2) 「海関金單位採用」「幣制改革案」これらもハートが皇帝に提出した自身の海関金單位採用と貨幣改革に関する觀察と意見が書かれた文書である。

3) アヘン戦争後、イギリスをはじめとする西側列強がいち早く中国内に郵政組織を開設し、これら外資によって設立された郵便局は「客郵」と呼ばれた。

民信局に対する政策立案に努め、万国郵便連合への加盟においても重要な役割を果たした。

ハートに関しては、彼の地位の特殊性、活動範囲の広さ、影響力の多様性などから、彼が活躍した時期から今日に至るまで100年以上にわたって、様々な評価がなされてきた。近年、ハートの日記と書き残したものが整理・出版されたこと、そしてまた、ハートの母校であるクイーンズベルファスト大学（タブリン）にあるハートに関する文書ファイルの発見とその活用が進むにつれて、ハートに関する研究には多くの成果が得られ、ハートの感情面の解明、分析的思考、社会的ネットワークに関する考察や文化的背景の検討などの諸点について、質の高い研究成果が得られている。「ハートに関する評価という点では、西側の学者は、徐々に“西方中心論”あるいは“ハート中心論”を放棄し、理性的な角度からハートを観察し、ハートおよび海関の近代中国においての役割あるいは業績を客観的に評価し始めた」（陳，2013：12）ことが指摘されている。一方、中国国内の学者は、「革命史観」あるいは「近代化論」といった偏った考え方から脱し、以前の単純な認識方法を捨て、多くの角度から異なったレベルにおいて、ハートという、この複雑な歴史的人物を解明し始めた。

本稿は日本と中国の郵便制度の設立期における比較、なかでも両国における外国郵便の役割の比較を目指す筆者の研究の一環をなすものだが、日本と中国では、郵便主権の設立過程においては、類似性と相違点がないまぜになっていたと言えるであろう。類似点としては、両国とも外国の郵便局によって、郵便事業に先鞭がつけられたことが挙げられる。他方、大きな相違点としては、日本では外国の郵便が1880年には撤退したのに対し、中国では外国郵便が撤退するのは、1920年代のことであった。要するに、中国郵政は日本郵政と比較し、約半世紀も遅れをとったのであった。この違いを生じさせたいくつかの要因は、麦力開（2013）で指摘したが、もう一つ注目しなければならない重要な点は、日本郵政の近代化において前島密の存在が大切であるのと同様に、中国の郵政近代化においても、ハートの存在が重要であったということである。

前島については、別稿において論じることにはしたが、日本の近代郵便制度の発展においては、サミュエル・M・ブライアン<sup>4)</sup>を除けば前島をはじめ杉浦義、野村靖、坂野鉄次郎は日本国籍の政治家であった（朝日日本歴史人物事典の解説：[kotobank.jp/word/ブライアン](http://kotobank.jp/word/ブライアン)、1998年10月1日）。

一方、中国ではハートという外国人の役割が決定的であった。では、彼が中国郵政設立期に果たした具体的な役割とはどんなものだったのか。それは上述した日本と中国における外国郵便の撤退時期の問題に如何にかかわったのであろうか。

4) サミュエル・M・ブライアン（Bryan, Samuel Magill）：明治5年に来日したお雇い外国人。アメリカ人郵便事業家。米公使デ・ロングの紹介状を携え駅通頭前島密に面談を求め、翌明治6（1873）年駅通寮に年俸5400ドルで雇用される。当時、国内には英米仏の郵便局があり、まず同年8月日米郵便交換条約を締結し1875年に施行された。これにより米国の郵便局を撤退させ、外国郵便を撤退させる第一歩を切り開いた。さらに上海日本郵便局の開設など黎明期の日本の郵便制度の発展に尽くす。明治15年12月1日の帰国に際し、特に天皇に拝謁を許され勲4等旭日章を賜わる。ラックストーンにて死去（朝日日本歴史人物事典の解説：[kotobank.jp/word/ブライアン](http://kotobank.jp/word/ブライアン)、1998年10月1日）。

## 1. ロバート・ハートと中国郵政

ハートは中国近代史上、もっとも影響力を持ち、かつもっとも話題に富んだ外国人であった。ハートは英国政府より1854年に香港に派遣され、貿易監督庁に勤務した<sup>5)</sup>。その後、イギリスの寧波領事館の通訳官、広東領事館の補佐官を務めた。1861年広州海関副税務司であるハートは恭亲王である愛新覚羅・奕訢と会ったとき、奕訢に、西側国家のやり方にならい、国家郵政制度を樹立し、国家の郵驛<sup>6)</sup>を維持するための歳出の節減を薦めた（成，2011）。しかし様々な理由から奕訢氏はこの意見を採用しなかった。当時、総理各国事務衙門（総理衙門）が成立したばかりで、奕訢が外交事務で忙しかったため、ハートの意見を重視しなかったのである（成，2011）。これよりハートは奕訢と親密な関係をつくることに成功し、総税務司になることと郵政事業を担うための基礎をつくった。1866年に清朝政府は情勢の厳しさと責任の重大さを考え、各国の在中大使館に郵便物を配信する任務をハートを総税務司とした海関に任せ、ハートをトップとする海関システムの形成と国家郵政の設立の基礎が出来上がった（王・江，2000：89）。1863年、ハートは初代総税務司として北京に入り、税関業務の拡充のみならず中国の行政・財政の近代化、さらには外交交渉の仲介などにおいても、重要な役割を果たした。総理衙門に付設された同文館の運営にも当たり、また、1875年には北京および上海・海口・鎮江の海関に郵政部を付設し、総郵務司を兼任した（王・江，2000：89）。1878年ハートは正式に郵便業務の創立を指導し始めた（霍，1962）。1878年3月9日にハートは公務でヨーロッパに赴く前に、李鴻章と相談し、海関税務司グスタフ・フォン・デットリング（Detring Gustav von）が天津を中心とし、北京、天津、煙台、營口、上海などの五か所で郵政事業を開始するように天津市に派遣した。3月23日から天津で中国人と外国人の郵便物の取り扱いが始められた（郵電部郵電史編集室，1994：25）。ここに中国近代郵政事業のスタートが切られた。これより、中国郵政は国営の新式郵政時代に移行し、過去のように驛站が政府の郵便物を取り扱い、民信局（日本の飛脚のようなもの）が庶民の郵便物を取り扱うという伝統的な慣行を打破する

- 
- 5) 中国の早期近代化運動は清朝統治時期の内憂外患の情勢の下で発展していた。つまり、内部からみると、太平天国およびその他の大規模な蜂起が清政府統治の根本的な基礎に脅威となっていた。外部からみると、列強は強烈に清政府に強いプレッシャーを掛け、外交及び貿易政策、外国の宣教活動への態度を変えさせようと図った。このような二重の挑戦は清王朝を一連の自救的な改革に向かわせた。つまり、このような二重のプレッシャーの下でいわゆる“同治中興”を企図した。全体からみると、“改革”は当時の官僚らにとって“変更”の意味を持っており、“変革”および“整頓”あるいは“整理”の意味を持っていなかった。改革家の頭には伝統的な儒教の価値基準を捨てる考えがなかっただけでなく、“法律”を改める意識が全くなかった。その“中興”の特別な価値は、今まで継承してきた制度の範囲内で不備なところを改良することであり、制度自体を改革するものではなかった（Richard 1988：27-28）。中国の海関は1854年に設立され、1864年に12の通商口岸に展開した。そして、外国人が軍官、教練官、語学教師、通訳、技術顧問等の身分で清王朝においてそれぞれの業務に携わった。ハートもこういう形で中国で働いていた外国人の一人だった。
- 6) 郵驛：官僚に奉仕するための郵政機関；アヘン戦争以前、中国における郵便通信の機構は、主に官制の驛站と民間の民信局が担っていた。はるか3000年余りに中国には驛站が存在し、最も早い驛站法は秦の始皇帝の時代に遡ると言われている。清代の初期には、驛站は1600箇所余りあり、従事する者は7万余名、馬の数は4万頭に達し、兵部の管轄下にあった。各省の奥地・内陸に設けられたものを驛といい、軍事伝達のために設けたものを站といった。これによって朝廷と地方または地方と地方とを結ぶ官制の情報ネットワークを形成していた。この制度は1913年1月に終焉を迎えるまで続いた。



ことになった。こうして発足した中国邮政通信はサービス対象を政府郵便物から民間および商業用郵便物にまで拡大させ、郵便物の取り扱い範囲を中国国内各地から海外にまで拡大させた。郵政は経済の発展、政治の安定・発展そして文化交流のための重要な手段となり、中国の社会・政治・経済・文化・対外交流の発展を大きく促した（王・江、2000：91）。

1878年に中国海関が郵政事業を開始してから郵政において相次いで重要な進展<sup>7)</sup>が見られ、郵政のさらなる発展に良い条件をつくった。1879年12月22日、ハートは海関内部で“郵政専用のアカウンツ”を設立すると同時に、各海関が郵便業務を嚴重に監視し、海関業務に影響しないこと、そして、現金支出を増やさないことを条件として、最大限普及するように各海関に要求した。1884年に、全海関に郵政が設けられ、地方では基本的に海関郵政が設けられた（『中国大百科全书編輯部』、1986：596）。それと同時に、ハートは中央から地方まで、官僚から民間まで全ての海関の郵政開設のための支持を取りつけるべく積極的に活動した。1890年代に入り国家郵政を開設する条件が日々成熟して来た。劉坤一、李鴻章などが相次いでハートに手紙を送り、早期の国家郵政の開設を薦めたことを受け、ハートは1892年に総理衙門に「この数年間国家郵政の設立は大変困難だった。もし現在設けられなければ、もっと大変なことになるかもしれない」と訴えた（王・江、2000：91）。1895年、ハートは総理衙門に再び文書を送り、清政府に早く決心するように促した。ハートは清政府の注意を喚起し、「中国政府が国家郵政を設立すれば、各国は中国で設けた郵便局を回収するだろう。もし、朝廷が国家郵政の設立を公表しなければ、各国は各々が中国で設けた郵便局を回収せず、総税務司が郵政を普及させることの妨げになる恐れがある」と述べた（王・江、2000：90）。9月にハートは総理衙門が政府郵政局を設立する動きを見て、上海総税務司の造冊処の政務司葛顯礼（Henry Charles Joseph Kopsch）に張之洞<sup>8)</sup>と会って、海関郵政の開設を支持するように説得するために南京に向かわせた。この後、張之洞は朝廷に国家郵政を設けることを申請した。1896年3月20日、総理衙門が張之洞の申請とハートによる『郵政章程』<sup>9)</sup>に基づき皇帝光緒帝が許可を与え、こ

- 7) 王建華、江宏衛らによると以下のいくつかの点で進展があったとみられている。1) 中国の実状に適応し、西欧の郵政制度を参照に、『郵政章程』（注9参照）を制定した；2) 1878年7月に、中国初のセット切手である大龍切手を発行した。これらの切手の発行は中国が近代郵政を設立した重要な印の一つであり、中国邮政通信のサービス対象を政府郵便物から民間および商業用郵便物にまで拡大させ、郵便物の取り扱い範囲を中国国内各地から海外にまで拡大させた。郵便料金の支払いおよび郵送手続きを簡素化し、中国邮政サービス方式、管理方式、サービス水準の重要な歴史的変革と進歩となった；3) 民間から資本を募集し、華洋書信館（筆者の理解では中国の郵便物と外国の郵便物を共に扱う郵便局を指す）を設け、総館を天津に置き、北京、天津、煙台、營口、上海などの都市分館を設け、主に中国人の郵便物を集め、海関より無料で郵送した；4) 上海工部局（上海、天津などの外国租界にあった行政機関のひとつ。初め土木工事などの行政事務を司ったが、のちに警察、財務など一切の行政を担当した）と協定を結び、この局により中国北部の貿易港海関と北京に送られた。5) 北洋最大の実力者だった李鴻章の支持を得て、李鴻章の命令により各々の軍艦が港から離れる時間を事前に牛庄および天津の海関税務司に通知するようにし、海関がこの機会を利用し郵便物を送り出すようにした。6) 天津海関は汽船招商局、ジャーディン・マセソン（Jardine Matheson Holdings Limited）、太古の洋行（Swire）などと相談し、海関郵便物だけを取り扱い、民信局のいかなる郵便物も拒否するとの協定を結んだ（王・江、2000：90）。
- 8) 張之洞（ちょう しどう）は清末の政治家。洋務派官僚として重要な役割を果たした。曾国藩、李鴻章、左宗棠とならんで、「四大名臣」とも称される。
- 9) 1882年11月、清朝海関郵便局は『海関郵局章程』を公表し、サービスをさらに改善すると宣伝し、国内外に開放した。（[http://www.xiakedao.com/stamp/jyj1\\_8\\_2.htm](http://www.xiakedao.com/stamp/jyj1_8_2.htm)）

こに中国の近代郵政が正式に創立された（王・江，2000：90）。

国家郵政局の創立により、中国郵政事業は発展のための新たな局面が開かれた。郵政業務が急速に拡大し、直ちに上海工部局郵便局が業務を開始した。1896年7月1日、ハートは葛顯礼を総辦<sup>10)</sup>に任命し、各地の海関郵便局の職員を充実させるために努め、様々な内部規則及び業務章程を規定した。1892年に各々の海関郵便局を「大清郵政局」と改称した。さらに、1897年、1898年に書留郵便、郵便為替、小包郵便物などの業務を加えた。1905年11月、大清郵政は速達郵便物業務を正式に開始した。1908年4月にハートが病気で帰国する前までに、全国で設けられた郵便局は44か所（1896年は24か所）に、分局、代辦処、を加えて、2803か所となった。郵政里程、郵便配達員里程そして航路線を合わせて20万里（10万km）に、郵便物件数は1億6,831万7132件に、小包郵便物を192万683に、総重量は50万9168キロに達した。1911年、東は中朝辺境から、西はチベットのラサまで、北は内蒙古の庫倫（現在のウランバートル）、南は海南の琼州まで、東南は台湾（1895年まで）、西北は迪化（現在のウルムチ）、西南は雲貴ですべてのところで郵政局が設置され、全国で最初の郵政ネットワークが形成された（王・江，2000：90）。

## 2. ハートに関する評価

1860年代から20世紀初めの近代中国の歴史上、中国にきた外国人のうちハートほど中国の海関および近代中国の外交、政治、経済、文化、教育の分野で広範かつ深甚な影響を与えた人物はいない。同時に、中国にきた外国人のうちハートのような多くの批判および称賛を受けた人もいない。例えば、彼を次のように批判する研究者も少なくない。

「ハートは帝国主義と中国封建勢力を結んだ典型的な帝国主義分子である……中国で48年間権勢を振り、悪事を厭わず、帝国主義者の歓心を買った。……しかし、中国人にとっては極端に恐ろしい強盗であり、重大な罪を犯した。中国人民にとっては最も恐ろしいたいへん腹黒い敵人である」（金，1960：57）。

または、「ハートは中国海関主権の徹底的な破壊者であり、中国の資本主義が経済的に侵略するために働いた」（黄，1989：74）。

こうした批判が妥当か否かを問う前に、筆者はハートのような複雑な歴史的な人物を解明する際に、まず初めに、彼はどのような人物であったかということを明らかにせねばならないと考える。彼の文化的背景、性格、考え方、行動スタイルはいかなるものであり、なぜ彼が中国で成功しえたのか、その原因を見ないといけない。

ハートは北アイルランドのベルファスト出身で、スコットランド移民の子孫である。このような文化的背景は、ハートの文化観の形成においても重要である。そのため、多文化的背景か

10) 清朝末期、中央および地方で臨時的に設けられた役職、最上位は総辦あるいは督辦と呼ばれた。ここではハートを補助し、日常的事務を担った役職者を指す。

らハートを解釈することが必要であった。ハートのこのような背景は、国際組織の形成に役立ち、ハートに中国人の期待に対する敏感な観察力を与えた。

楊青隆（2004：54）はハートが異文化間の価値の融合をいかに達成したか、問題をいかに解決したかを分析した。王（2000）はハートの豊かな人生をつぎのように解明している。すなわち、経歴において、彼は、スマートでタフな、攻撃性が強くかつ野心的な人物だった。彼は中国とイギリスおよび列強の間の政治的な場面では素早く活動し、私生活では愛情豊かで、父親としての慈愛にあふれ、また社会的責任感の持主であった。また、権力欲を駆使する場面でのハートの政治的野心を理解すると同時に、彼の上司、部下、妻、親族、友達などとの間で、異なる社会的役割を果たした時の、彼の複雑な感情も観察しなければいけないと指摘している（王，2000：90）。

賈熟村（2007：100－107）はハートの社交性動に焦点を合わせた。彼の一連の成果はハートの複雑な社交ネットワーク、例えば、彼の英国海軍少佐ウィリアム・M・ラング（William Metcalfe Lang）、李鴻章顧問であったマカートニー・ハリデー（Macartney Halliday）、海関税務司であったフランス人Prosper Marie Giquel<sup>11)</sup>、ドイツ人のデットリング、大清北洋海の提督であった丁汝昌、中国の外交官曾紀沢、羅丰禄などとの関係を分析した。彼の分析はハートの人格、考え方をさらに深く理解する上で役に立つ。方はハートの拳匪との協定（Boxer Protocol）過程で果たした重要な役割を分析し、ハートとデットリングのこの時期の行動を比較し、彼らは国際化過程の初期に活躍し、国を超えたエリートの代表であり、ハートの持つ様々な社会ネットワーク、行動様式、性格特質、問題分析力が、ハートにそのような活動を可能としたと見た（方，2006：22）。さらに、ハートの文化的仲介者としての役割を指摘する研究も出ている。ハートは近代海関制度の創始者であり、ハートと近代海関制度の設立は、学界がずっと注目してきた問題である。これについての研究成果は主に海関人事管理制度、給与制度、廉政制度<sup>12)</sup>、統計制度などの面に集中している（李，2003：21－24；段，2006，116－118；劉，2010：57－59；胡，2008：51－55）。ハートの活動は郵政、財政、外交、博覧会、海防、教育などの領域に亘っており、この方向で研究成果も現れた。近年、ハートに関する研究領域はさらに深まっていると同時に、研究者たちは新たな研究視角を探し始めた。また一部の学者は「ハートは中国近代化事業の先駆者であり、“中国近代化の父である”」と評価し、「中国の最も友好で最も賢い顧問である」（馬士，1960：4）と高く評価している外国人研究者もいる。

王宏斌は別の面からハートを観察し、彼の歴史観を分析している。ハートを研究する時、彼

11) Prosper Giquel（1835－1886年）、フランス人、フランス海軍大尉、イギリス、フランスが起こした第二次アヘン戦争で、軍隊とともに中国に入った。1857年12月に広州占領活動に参加し、1861年に寧波の海関税務司となった。

12) 廉政制度：清朝末期に政府官僚の間で賄賂。汚職行為が酷くなり、このような腐敗現象は清朝の低い給与体系と大きくかかわっていると考えられた。ハートは1864年に清政府に提出した改革建議「局外旁觀論」では、清政府に賄賂、汚職行為を防止するために官僚の福利を増やし、給料を高くするべきと提出した。（黄，2006：117）。



がイギリスの利益を代表する侵略者としての側面を認識すると同時に、大清王朝の官僚であるという立場にも注意しなければならないと考えている。そして、彼とイギリス政府との緊密な関係を考慮すると同時に、ある面でイギリス政府との対立的な側面にも注意しなければならないとみている。さらに、彼の西側列強の共同の代表という立場で行った活動を考察すると同時に、彼の個人的な成長過程、道徳品性と価値観にも注意しなければならないと考えている。ハートはイギリスの利益を代表する主要な侵略者であると同時に、清政府に忠誠心のある「外国人官僚」であり、イギリスの利益と矛盾しない状況で、中国の発展に有利に働いた（王，2000：125）。

周熊は唯物論の観点からハートと中国近代化の関係を評価するという立場を堅持している。ハートは中国における在職期間中、イギリス等の列強の利益を保護することを忘れてはいなかったが、新たに海関を開設することにより、西側の先進的な管理制度と管理方法を中国に紹介し、中国海関の厳密さと効率を実現し、清政府の財政困難を緩和し、中国海関の発展に役に立ったとしている（周，2000：82）。張海林は、ハートは列強が中国への進出を開始したとほぼ同時期に中国に来たが、彼の身分は他の外国人および政府官僚とは違って、中国に有利に働いた。そして、中国近代企業および、法律、教育、郵政事業の先駆者の役割を果たした、とした（張，2003：241）。

Smithによると、1859年中国海関に入ったハートは、かつて、列強間の協調を実現するための努力を自国の利益のためにはらったことを正直に認めていた。ハートは1863年に中国海関総税務司となってから、同治帝<sup>13)</sup>の改革のために優れた貢献をした。これらが出来たのは、彼には優れた言語能力、外交技術、行政管理能力および中国伝統文化への理解があったからである。そのため、彼は19世紀後半の清朝朝廷において官僚籍を持っていた唯一の外国人であった。そのお陰で、ハートは毎日のように中国軍機処や総理衙門の官僚と接触する機会を得ることができた。ハートの清朝官僚および西側の“進歩派”の代表として果たした役割についての分析は、1860年代から70年代初めにかけての中国の早期自強運動を認識する上で有益である（Smith，1988：28）。

また、ハートとプロスペル・ジケル（Prosper Giquel）の間の個人的な対立がハートの物事に対する考え方にある程度影響を与えたことも否定できない（Smith，1988：33）。この対立は1863年から1864年の間に突然現れた。この時、ハートは江蘇で李鴻章の秘密顧問となり、ジケルは浙江で左宗棠の主要な外国人の密友であった。彼らの間の競争とは、自国の中国内政への影響力を強化することをめぐる争いだった。

1860年代において列強間の争いのなかで、イギリスは一定の優位を保持していた。それはインドの植民地化の過程での軍の配置、香港における戦略的立場、中国に対する貿易における通

13) 同治は清の穆宗の治世中に使われた元号。1862－1874年。一世一元の制を採用していたため穆宗は同治帝と称される。

商権益、およびこれによるほとんどの通商口岸（＝開港地）での有利な地位を保持していた結果であった（Smith, 1988：33）。それに加えて、イギリスはハートのような人物を有していた。

他国の郵便局について、ハートは客郵の設立を阻止し、撤廃させることが大清郵政官局設立の一つの目的であった。大清郵政を設立した当初、前述の通り客郵が増え続けた。客郵は沿海地域から内地都市に拡大し、郵送路を独自で開拓するに至った。サービス範囲も当初の外国人居住者の郵便物から、中国商人の郵便にまで拡大していった。中国の主権を侵犯し、郵政経営を破壊し、無分別に膨張していったのである。客郵による利益獲得の動きは、列強の中国侵略の具体的な行為であるが、同時に清政府が客郵に対して行った妥協的な政策の結果とも言える。

中国は万国郵便連合に加盟していなかったため、外国との郵便通信では客郵に頼らざるを得なかった。例えば、中国側はある国に郵便物を送るか、あるいは受け取る場合に、その国の切手を貼り、その国の「客郵」を媒介する方法しかなかった。1900年、ハートはフランスとの間で、互いに郵便物を交換する協定に調印した（王, 2010：85）。中国郵政官局がフランスに郵便物を送るか、あるいはフランスから郵便物を受け取る場合は、フランスの客郵に依頼し、互いに相手の切手を有効とすると規定した（呂, 1996：48）。しかし、中国は万国郵便連合に加入してなかったため、フランスの客郵が中国の郵便物を扱ったとき、フランスの郵便切手を貼ってフランスの郵便スタンプを押さなければならなかった。その後、中国で客郵を持つ国とも類似の協定を結んだ（呂, 1996：48）。こうした協定より、清政府は事実上、客郵の地位を承認したのであり、各国の客郵は中国でより強力になり、中国の国内商人のための郵便物、小包サービスを公然と実施し、密輸や脱税行為までするに至っていた。ハートはこうした状況下で、イギリス以外の客郵の進出を阻みつつ、イギリスの利益を守ろうとしたのであった。

### 3. ハートに関する再評価を目指して

以上見たように、ハートに対する評価は学界の論争の一焦点であり、長い間、二つの対立的な意見が存在している。すなわち、一つは“帝国主義者説”であり、ハートは西側の中国侵略勢力の主要な代表で、中国海関主権の徹底的な破壊者であるという立場であった。もう一つは“近代化の先駆者説”であり、ハートを“中国近代化の父”と見るのである。21世紀に入り、ハートの文書ファイルの十分な利用とそれに対する認識が深まるにつれ、人々は徐々に、二律背反的な認識の罫から解放され、比較的客観的に、中立的な立場からハートの行動を分析するようになった。一部の研究者は未だに“帝国主義者説”を支持しているものの、ハートの海関設立という面で、彼の業績を認めるに至っている（姚, 2002：57－58；曹・金, 2011：128；趙, 2004：105－106）。多数の研究者はハートを多面的で複雑な人物であり、彼に対する単純な評価はできないとみている。小論は中立的な視点からハートの中国郵政近代化への影響を国家郵政の発展モデルと資本主義的な管理方式の導入といった面から分析を試みる。



## (一) 国家郵政の発展モデルの形成およびその原因

### 1. 国家郵政の発展モデルの形成

国家郵政が成立した時期にハートは次のように述べていた。「一連の難題があり、慎重に考えなければならない。例えば、中国の実際の需要と欧米国家の中国郵政に対する要求は何だろうか。どちらが中国の条件の下で実行可能だろうか。どれだけの問題が将来に残され、徐々に解決していくべきだろうか。如何にして中国の郵政事業において欧米の方法を導入していくか」（中国近代経済史資料叢刊編集委員会，1983：59）。更に次のようにも述べていた。「私がこの問題（郵政の設立）を解決することは可能だろうか、この事業は成功するかどうかの責任は私が担わないといけないから」。こうした発言から盧は次のように結論づけた。「ハートの最も重視したのは如何に新式郵政という西側の郵政モデルを中国に持って来て、それにより障害物を最大限除去することだった」（盧，1986：211）。ハートはまた、全国郵政を設ける方針を策定するに際して見習うべきは亀の行き方であり、ウサギの行き方ではないとした。このような方針のもとで、中国郵政は1866年に海関が郵政を兼業で始めてから、1878年中国海関が郵政事業を本格化させ、中国初となるセット売りの切手を発行する。そして、1896年に国家郵政を正式に創立するまで30年間もかかった。郵政業務の発展ははるかに遅く、一時期止まっていたこともあった。1888年以降台湾が開始した郵政ともかなりのコントラストをもっていた<sup>14)</sup>。このほか、ハートの態度も海関職員の間には、中国近代郵政の創立と発展に消極的姿勢をとらせることになった。例えば、1885年7月14日、浙江海関の葛顯礼はハートに送った手紙で以下のように苦情を述べていた。「貴方の第523号命令が届きました。24号文書で指摘された海関郵便工作の欠点は貴方も知っていて、今の状況では、意図的にそれを継続すると書かれました。私はこれよりこんな結論を出しました。つまり、総税務司はとても忙しく、必要な改革を行う時間がないため、海関と郵便部門が名実共に一致する機構になってしまった。これよりわかるように、貴方は海関郵便機構を改革できず、国家郵政を設立するレベルに達していないので、外国が中国に設けた郵政局（客郵）の業務を引き取る気がない」。そのため、「もし、地方官僚がこの問題を提出し、国家郵政を創立し、列強が中国で設けた郵政機構を撤退させることについて私の意見を求めていなかったら、私は海関郵便工作に対していかなる行動をとるつもりはなかった（中国近代経済史資料コレクション編集委員会，1983：32-37）。つまり、ハートは中国国家郵政に対して「漸進」モデルを用いたのである。

### 2. ハートの国家郵政発展モデルの形成における衝害

清政府は30年の下準備の後、漸く国家郵政を正式に開業することを決定した。ハートは国家

14) 1888年に劉銘伝は台湾郵政を改革し、その年利益を得、郵便物管理制度が素早く設立された。

による制度の発足が立遅れていることについて郵政に恨みごとを言ったものの、その樹立のために最大限の情熱を傾けた。なぜかというところはハートが想定した目標、つまり、本当の意味での全国一律の新式郵政にまた一步近づいたものだったからである。だからと言ってハートは性急な行動をとっておらず、中国国家郵政に依然として比較的保守的な発展モデルを導入しようとした。ハートがこのような主張をしたのは、彼が中国社会および中国国内通信システムの現状を深刻に観察し、認識したことによるものである。当時、国内通信システムは混乱状況にあり、国家郵政の発展も初期段階にあったことから、専門的な近代郵政知識を持つ人はほとんどいなかった。他方で、交通の遅れと資金不足などから近代郵政の運行モデルはまだ全国レベルに進められてないなどの問題が国家郵政の発展の制約要因としてあった。もし、国家郵政が創立初期に、大胆な改革を行えば、このような改革は基礎の弱い、体制が完備されてない郵政事業を損なってしまう。全体から見れば、ハートの主張は正しかった。近代郵政の発展からみると、当時の中国社会においては多くの制約要因が存在していた。

### 1) 遅れた交通条件

交通ネットワークは国家の動脈であり、ある国家が完全に、スムーズな交通ネットを持っているかどうかは国家機構の正常な運用にかかわる重要な問題である。郵政は交通システムの一つの構成部分であり、郵政事業を創立し発展させるためには、比較的完全な交通ネットワークが保障されなければならない。中国の国土は広く、地形が複雑かつ多様である。その上、森林面積が広大で、全国国土面積の約三分の二を占め、交通運輸および経済文化の交流に不利である。歴史を振り返ってみると、中国の古代交通事業はかつて非常に輝かしい成績を残し、中国社会の進歩と世界の国々との経済文化交流において、積極的な役割を果たしてきた。封建社会の末期に入ってから、中国社会はいずれの面でも衰退がみられた。交通においても、19世紀に依然として主に人力、畜力、および自然力（例えば、水力など）などの古代交通運輸の段階に止まっていた。西側国家で勃興した近代交通運輸業は、1840-1842年のアヘン戦争後になって初めて、西側列強が中国の通商貿易港において行った不平等な経済活動によって、中国に入ってきたのである。その当時、近代中国交通運輸事業の発展はとても緩慢であり、ずっと遅れた状態であった。

近代に入ってから、人々は船舶、列車などの名前がわかるようになり、一部の知識人は中国独自の近代交通業を企画し始めた。しかし、西側列強は利益の期待できる權益を容易に手放そうとはしなかった。当時の資本主義は徐々に独占資本主義への移行段階に入っており、相次いで植民地、半植民地国家に商品を輸出し、さらに資本輸出により、權益を拡大していた。

西側列強は様々な方式で中国の沿海と沿江地域における運輸権を獲得し、それにより、中国の運輸市場をコントロールしようとした。中国の最初の運輸会社はアメリカ人が1862年に設立した旗昌輪船公司（Shanghai Stream Navigation Co.）であり、旗昌は中国汽船業を独占し、年々莫大な利益を得た（鈴木，1990：11）。その後、他の資本主義国家も相次いで通商貿易港

に一連の汽船会社を設立した。もっとも有名なのはイギリスの怡和洋行 (Jardine, Matheson & Co.) と太古洋行 (Messrs, Butterfield Swire Co.)、ドイツの瑞吉洋行などである。中国自身の運輸業は、列強と各国の輪船会社による締めつけがあり、永らく発展することができなかった。国民の抗議と外国輪船会社に対する莫大な利益供与の要求に屈して、清政府は1873年1月17日に中国最初の汽船会社として輪船招商局を開業した(鈴木, 1990: 8)。当初その「総弁」(総支配人)となったのは沙船業と呼ばれる旧来の民船業者出身の朱其昂であった。朱其昂が経営を引き受けていた時期には、輪船招商局は保有する船舶も少なく、その業績も振るわなかった。輪船招商局の業務が本格的なものになるのは、広東出身の富豪唐廷枢と徐潤がそれぞれ「総弁」・「会弁」(副支配人)としてその経営を担当するようになる1873年7月以降のことである(鈴木, 1990: 2)。輪船招商局の設立は近代中国輪船運輸の空白を補ったものの、外国運輸会社と競争できるような実力を備えてなかった。そのため、輪船招商局の運輸業務はずっと低迷を続け、運輸ネットを形成し、郵政事業の発展を支えることは不可能だった。

西側列強の中国への進出が拡大するにつれ、沿海と沿江の通商貿易港はすでに彼らの進出の野望を満たせなくなっていた。西側諸国は進出を内陸地区に拡大し、さらに大規模な拡張と収奪を試みようとした。そのため、西側諸国は清政府に鉄道建設の要求を出した。最初、清政府は列強の要求を拒否した。ただし、自力で中国鉄道を造る準備もなく、腐敗した清政府は鉄道に対する認識にも欠け、鉄道を西側国家の奇技淫巧とみて、鉄道を建設する企画にずっと反対していた(徐, 1986: 5)。1884-1885年の清仏戦争に敗れ、フランスが初めて中国の鉄道敷設権を獲得した。日清戦争後、帝国主義国による鉄道権利争いは高潮期に入った(徐, 1986: 5)。

これよりわかるように、清期末期になってようやく中国の近代交通産業が出現し、発展を開始した。しかし、近代交通産業の発展は列強の侵略と略奪を伴い、さらに、中国の複雑な地理的環境の影響もあり、近代交通は地勢が不均衡で、路線の数も規模を小さく、列強のコントロールを受けたことなどの特徴を有していた。そのためハートは致し方なく「郵政事業は政府の全面的な支持を得ているが、他の国の持っている整備された公路、適切な交通といった有利な条件がないため、歳入から見て、人々の要求は高くなくても、彼らの要求を満たすことは必ずしもできなかった」(中国近代経済史資料コレクション編集委員会主編, 1983: 79)と言っていた。

## 2) 資金不足の問題

清朝末期の近代郵政の創立初期、郵政規模が小さかったため、資金需要も比較的少なかった。郵政事業のための資金は海関より提供されていたため、資金問題はさほど深刻化したわけではなかった。しかし、近代郵政は初歩的段階から一つの政府機構へと発展した時に、資金問題は避けて通れない問題となった。ハートはこの問題を提起するにあたり次のように述べていた。「国家郵政が創立される以上、継続していかなければならず、停止することはできない。その



ため、国家郵政の創立を公表する前に、必要な人材と資金があるかどうかを確定しなければならない。事前に政府は歳入の如何にかかわらず、必ず期限通り経費を提供しなければならない」(中国近代経済史資料コレクション編集委員会, 1983: 49-50)。ハートは、正式な国家郵政を創立するなら、十分なコントロールがなければならず、清政府の資金援助は大変重要なポイントであると考えていた。問題なのは、当時の清政府が国家郵政の創立に強力な資金を提供できるかどうかであった。

我々は清政府の財政状況を考察する時、日清戦争を分水嶺と見ることができる。戦前から、清政府は既に財政が逼迫していた。国内では、国家機関の正常な機能を維持するための支出が不可欠だった。つまり、軍事支出、農民反乱の鎮圧、国家統一の維持のための歳出が必要だった。それ以外に、1860年代になって起こった“自強(自分を強くする)”、“求富(富を造る)”を目的とした洋務運動も毎年膨大な経費で維持されることを求めている。対外的には、清政府は貿易において列強の様々な搾取を受けたことに加え、最大の財政支出が巨額な戦時賠償金であった。これらの賠償金には「第一次アヘン戦争後のイギリスに対する賠償金、第二次アヘン戦争後のイギリス、フランスに対する賠償金、同治末日本が台湾に侵略してから発生した賠償金、光緒帝の初期に新疆を平定した後、イリ(伊犁)を回収するためにロシアに払った賠償金を含めると賠償金の総額は3770万両に達した」(汪, 2000: 1308)。清政府は巨大な財政支出に直面して、対外債務の肥大化に追い込まれた。しかし、日清戦争以前の外債はそれ以降の外債金額よりかなり少ないことも事実だった。

ところが、日清戦争が中国財政史の分岐点となった。敗戦の結果、中国は衰退を余儀なくされただけでなく、西側列強の進出への野心を大きく刺激した。戦後列強は中国に対して大規模な資本輸出を行い、中国を分割する機運を引き起こし、民族的危機が空前のものとなった。清政府の財政は支払い不能に陥った。上述のような財政状況から見てわかるように、近代郵政の中国における発展が多くの困難を抱え、なかでも国家郵政の正式な創立時におけるこうした財政上の問題を、ハートは最初から承知していた。なぜかという、ハートはその地位から、清政府の財政状況をよく承知していたからだった。清政府から郵政の発展のための強力な資金保障を提供してもらうのは不可能であることはハートをはっきりと知っていた。そのため、ハートは国家資金が不足し、郵政経営が赤字を生み出す状況で国家郵政を経営するには比較的穏当な方式を選択した方が良いと考えていたのである(汪, 2000: 1309)。

### 3) 全国通信システムの混乱

国家郵政の創立初期において、全国的な通信システムは非常に混乱した状況にあった。古い郵驛システムが継続していて、民信局も依然として国家郵政と郵驛の間に存在していた。外国が中国で設けた客郵も不断に増えていた。これらの通信機構はいずれも独自の利益網を形成していた。これは国家郵政を強化し、発展させる上で極めて不利だった。当時、大清郵政は国家郵政というにふさわしい実力はなく、業務範囲も著しく限られていた。この局面を変えて、統

一した系統的な大清郵政を設立することは非常に難しいことであった。客郵の将来に関しても、ハートだけではなく清朝統治者も、ただ郵政が創立されれば、各国の客郵は自覚的に撤退すると考えていた。しかし、現実はそのようではなかった。国家郵政が30数年の準備の後に、ようやく正式に創立されたが、この間、客郵はかなりの発展を見せ、単に数が増えただけではなく、業務範囲も中国における外国人らの郵便物を扱う範囲から中国民衆の郵便物を扱うまでに拡大していた。

当時、民信局は国家郵政の主要な競争者であった。ハートは得失を考え、民信局の廃止を国家郵政統一の切り口にしようと最終的に決定した（中国近代経済史資料コレクション編集委員会主編，1983：80）。しかし、国家郵政が創立してからも、民信局は依然として大部分の民間郵便の輸送業務を行っていた。ハートはさまざまな方法で民信局にプレッシャーをかけたものの、民信局は自らの経営方式の柔軟性、業務種類の多さ、民衆の信頼を得ていたことなどの理由から、国家郵政と競争し続けた。

大清郵政が創立された日から、同組織は客郵、郵驛と民信局など競争相手のチャレンジに直面していた。このような厳しい局面で、国家郵政はすぐに成功することは不可能であり、これらの問題は創立後の国家郵政の経営政策の策定に深い影響を与えていた。

以上のように国家郵政の発展に不利な要素が客観的に存在していた。

## （二）資本主義的な経営方式の導入

王建国、江宏衛氏らによるとハートは清朝末期の中国国家郵政を創立する過程で、さまざまな政令を公布し、徐々に郵政システムにおいて一種の専制体制を形成した。『郵政創立章程』の第一項第二、四、五条項では「各通商貿易港にある郵政局は税務司の管理に置かれる」、「各貿易港分局は郵政を兼業で管理する税務司により総税務司に報告する」（中国近代経済史資料コレクション編集委員会，1983：81）と書かれている。「総税務司は職員の採用、解雇・昇進・降格、さらには配置換えを行い得る権利を持つ唯一のものである」（郵電部郵電史編集室編，1983：92）。そのため、郵政の人事調整と行政管理などの権利は総税務司ハートに集中していた。このようなイギリス国籍の人を中心とし、多国籍の職員の共同参与で形成された管理体制は、試験などの方式により職員が採用された結果、中国郵政機構を外国人が統治する国際機構にしてしまった。中国籍職員の数外国籍職員の数何倍、何十倍であっても、上司は外国人で、高い給料を受け取り、中国人職員は中、下層に位置づけられていた。彼らは行政管理権について何も言うこともできなかった。郵政において中国人職員は統治される立場であって、訓練を受け昇進する機会にはなかった。外国人職員と平等な待遇を受けるような立場さえ獲得できなかった。ハートは中国人職員と外国人職員の不平等を合法化した。1899年、つまり、大清郵政が正式に創立されてから3年後に、ハートは外国人職員と中国人職員の境界を明確に分けた（郵電部郵電史編集室編，1983：94）。大清郵政は中国名義を名乗った植民地機構となった。

つまり、外国人が統治し、英語が通用していた。これは中国の郵政主権の確立を大きく損なった（王・江，2000：91）。

もちろん、ハートが清朝末期の国家郵政を何十年間も指導してきた過程では、多かれ少なかれ中国のために一部の権利を取り戻したことも事実である。大清郵政官局は海関組織を基礎に設立され、関税税務司により管理されてきた。中国の人事制度はもともと英国の文官制度をもとに形成されたものである。そのため、清朝末期の中国国家郵政は一部先進的な人事管理制度を導入し、郵政職員の採用、格付け、待遇の決定、訓練、業績査定、昇進および休暇、退職などを明確に規定した。これらは清朝の封建的な行政人事制度と完全に異なったものだった。内部人事を調整するに当たっては、本人の影響力を見ると同時に、主に才能と内部人事の国際的なバランスを考慮した。ハート時代の郵政人事制度は初めて作られたもので小規模であったものの、後の中国郵政人事制度の確立のための健全な基礎となった。このような比較的近代的で科学的な人事制度、魅力的な給与、そして、海関郵政自身の国際性があり、清朝末期に郵政は諸国から優秀な人材を採用し、彼らに忠実な勤務を義務付け、厳格な規律を規定し、高度の効率性を実現させた。

財務管理において、ハートは最初に全額上納・全額負担制をつくり、財務管理制度を高度に統一した。財政管理権がハート一人に集中し、各々の財政支出はハートの承認なくしてはできなかった。各々の地方郵政局は独立採算のできる部門であったが、独立の会計単位ではなく、利益があれば上納し、欠損ができれば資金を申請した。このような垂直的で連結式の会計管理体制は、郵政通信聯合合作の特徴と合わせて、各地の分局の収支欠損への調整に有利なものとなり、郵政初期において重要な意義を持っていた（王・江，2000：92）。

また、郵政機材の提供という面では、計画と購入を統一する制度を設けた。上海の造冊所でハートは経験豊かな葛顯礼を任命した。ハートの垂直的リーダーシップのもとで郵政機材が統一的に購入され、各地に提供された。それだけでなく、経費の節減も可能となり、無駄遣いと私利に走ることが避けられた（王・江，2000：92）。

経営方式においても、西側国家の資本主義的な経営方式が採用され、効率が重視された。柔軟であったが、原則を失っていなかった。ハートはかなり早い段階で各地の郵政局に家畜に引かせる車、人力車等を配備し、郵便の配達速度を高めた。1906年以降は徐々に自転車の配置を進めた。民信局との競争においても、経営上の柔軟性を見せた。すなわち、民信局の人材を掘り起し、郵便料金を武器に、民信局と競争した。国家郵政が未発達の時、民信局を抱き込んで聯合するため、民信局の郵便物などを無料で送るなどの方法を採用した。郵政が強くなってからは、民信局を押し付け攻撃するため、郵便料金を急騰させた。1903年、客郵が郵便料金を下げたとき、海関郵政の発展に厳大な影響を与えた。郵政業務において、欠損が大きいものの、ハートは普通郵便物の郵便料金を大幅に引き下げた。ハートのこうした経営戦略は一定の効果を上げた。

このように中国郵政はハートの時代に、各々の制度と経営管理において初歩的な資本主義化



を実現させた。こうした資本主義体制は、一方では郵政設立初期において資金の集中、統一的企画およびその健全な発展を保証した。その一方で、郵政機構を封建勢力および軍閥官僚などの妨害や破壊から守る役割もはたした。封建的な勢力の頑強な妨害工作にもかかわらず、また軍閥が覇を競った時期に、郵政が外部の妨害を受けずに高度な規律を保ちながら発展し、業務を拡大させたのは、ハートの採用した一連の高度集中型の管理体制および柔軟性のある経営方式を無視して考えることはできない。さらに、ハートが総税務司の立場から、郵政を指導したことは、郵政に海関の人事のやり方を資金面での支援をもたらした。これは清朝末期の国家財政が困難を抱え、郵政設立期に深刻な資金不足にあった状況下では、ハートの役割が大きく、彼の政策が効果的だったことを示している。ハート本人の特殊な地位と影響力は、清朝末期の中国国家郵政の設立と発展において甚大な役割を果たしたのだった。

### 終わりに

上述の分析よりわかるように、近年、ハートに関する研究は実り豊かな成果を得、新たな動向と新たな特徴が表れている。まず、資料の利用面では、ハート文書ファイルの解読が進み、十分に利用され始めた。ハートの日記、手紙などが整理・出版され、研究に必要な基礎資料を提供した。これらの資料の利用により、ハートに関する研究は以前残された空白が補われ始めた。ハートの感情、文化的背景、性格、考え方、行動スタイル、社会ネットワークなどが詳細に検討され、質のより高い研究成果が発表され始めた。

また、ハートに対する評価においては、「帝国主義者」か「近代化の父」かという単純な二分法的評価を捨て、ハートという多面性を持った複雑な人物をより客観的に分析し始めた。さらに、ハートに対する研究領域も拡大し、研究項目も細分化されてきた。つまり、海関および郵政の人事制度、給与制度、統計制度における研究は、我々に“ハート体制”に関する正確な評価をもたらし始めた。

ハートを評価する時、清朝末期において中国封建文化の頑迷性と閉鎖性という時代特徴を背景に考えなければならない。ハートは帝国主義者の、特に、イギリスの中国における利益の代弁者であることは疑う余地のない事実である。中国における列強の利害と中国の利益の間にあって、ハートは疑いの余地なく帝国主義者の側にいた。イギリス帝国の利益と他の列強の利益の間に矛盾が出たとき、他の列強を斥けた。ただし、中国とイギリスの利益が矛盾しない時、あるいは、対立が深刻でなかった場合には、ハートは清朝のために尽くしたことも少なくない。ハートは資本主義国家の先進的な管理制度、科学技術、管理理念を中国に導入した。個別の案件では中国の立場に立って中国のために“理詰めで押し通した”例もある。ハートがイギリス人であって、中国政府の雇われ役人であったという複雑な身分と複雑な歴史背景を加味すると、彼が清朝末期に行った行為には多様な目的を持っていたことは否定できない。ハートが中国に滞在した48年の間、清朝末期のほとんどすべての重要な歴史的事件と関わった。ある時は、郵

政事業実現のための先頭役となり、提案者になった。なかでも、中国近代郵政の設立において彼の果たした積極的な役割は認めないといけないだろう。

最後に小論は冒頭に記したように近代的郵便制度の確立期における日本と中国との比較を目指す筆者の研究の一環をなすものである。とくに客郵が日本では1880年に撤退したのに対して中国では40年以上も遅れたのは何故かを探ることを研究の中心的テーマとしている。このテーマをめぐって筆者はすでに論考を発表した（麦力開，2013）が、小論ではこの問題を検討するために、中国の初期の郵便制度に大きく貢献したイギリス人ハートの事跡を明らかにすることでアプローチを試みた。その結果、彼が中国の郵政近代化に寄与したことは明らかだが、イギリス人として客郵の存続にも一役買ったことは明らかにされたであろう。彼のような外国の権益の代弁者が国の郵政事業の中核にあったのは、言うまでもなく、アヘン戦争以後、半植民地的状況におかれていたからであった。その点で中国に先駆けて不平等条約の改正に成功した日本とは大きく異なっていたのである。

#### 〈中国語文献〉

- 曹恒礼・金茂新（2011）、「試析赫德在中国現代化建設進程中的“作用”——赫德是中国現代化建設的先驅者？」『赫德与旧中国海关論文選』中国海关出版社、128-134ページ。
- 陳霞飛主編（1994）、『中国海関密档（一）』中華書店出版。
- 陳勇（2013）、「近年来学界对中国近代海関総稅務司赫德的重新認識和評價」『上海海関学院學報』、第5期、12-18ページ。
- 成之北（2011）、「大龍郵票誕生的背后：英德爭奪中国郵政控制權」『環球時報』2011年（1月6日）。
- 段普麗（2006）、「赫德与中国近代海关制度的确立」『太原師範学院學報（社会科学版）』、第2期、116-118ページ。
- 高華（2003）、「叙事視角的多樣性与当代史研究——以50年代歷史研究為例」『南京大学學報』、第3期、82-90ページ。
- 胡中升（2008）、「近代中国郵政人事制度探析」『重慶郵電大學學報（社会科学版）』、第1期、51-55ページ。
- 黄丰学（2006）、「試論赫德在中国近代海関の廉政建設」『綏化学院學報』、第26卷第1期、117-121ページ。
- 黄启巨（1989）、「赫德是中国海关主權的徹底破坏者」『中山大学學報』、第3期、76-80ページ。
- 霍錫祥（1962）、「帝国主義与中国郵政」『光明日報』（1月31日）。
- 賈熟村（2007）、「赫德与丁汝昌」『東方論壇』、第4期、100-103ページ。
- 金立成（1960）、「赫德——陰險的帝国主義分子——帝国主義侵占中国海港史」『學術月刊』、第10期、57-63ページ。
- 凯瑟琳・F・布鲁纳（2005）、「ハート日記1865年9月18日」『赫德日記——赫德与中国早期現代化』中国海関出版社。
- 李虎（2003）、「中国近代海関与清政府的薪酬制度比較——以赫德時期（1863-1911年）為例」『歷史教學』、第4期、21-24ページ。
- 連心豪（1993）、「論赫德、海关近代化与洋務運動的关系」『中国社会經濟誌研究』、第1期、73-79ページ。
- 劉小萌（2010）、「清末海关的薪酬制度」『中国海関』、第10期、57-59ページ。
- 劉潤芝（1989）、「赫德新論」『湘潭大學學報（社会科学版）』、第3期、24-77ページ。
- 盧漢超（1986）、『赫德伝』上海人民出版社。
- 呂元元（1996）、「略論“客郵”的興衰」『中山大学研究生學刊（社会科学版）』、第3期、44-53ページ。
- 馬士（Hosea Ballou Morse）著編（張滙文訳）（1960）、『中華帝国對外關係史』張滙文訳、商務印書館、第3卷、4-6ページ。

- Richard J. Smith (1988)、「赫德与中国早期近代化 (1862-1874)」『中国海関史国際學術研討会論文集』、27-45ページ。
- 王玉強 (2004)、「一名侵略者旧清政府开具的“藥方”——評清末新政時期赫德的改革思想」『理論學刊』、第6期、105-106ページ。
- 王宏斌 (2000)、『赫德爵士伝——大清海關洋総管』文化芸術出版社。
- 王宏斌 (2010)、「略論中国近代郵政主權的取回」『湖南工業大學學報 (社会科学版)』、第4期、84-87ページ。
- 王松 (2005)、「关于赫德的評價問題」『歷史教學』、第1期、56-61ページ。
- 王建国・江宏衛 (2000)、「略論赫德与晚清中国国家郵政」『蘇州大學學報 (哲学社会科学版)』、第1期、89-93ページ。
- 汪敬虞 (2000)、『中国近代經濟史 1895-1927 (上册)』人民出版社。
- 徐文述 (1986)、『中国鐵道發展史』中国鐵道出版社。
- 徐建国 (2009)、「赫德与近代中国郵政制度的確立和初步發展」『中国史研究』、第20期、29-35ページ。
- 楊青隆 (2004)、「海關總稅務司赫德之跨文化冲突說管理意涵：由赫德1864年第8号通札解析」台湾『吳風學報』、第11期、吳風技術學院 (5月) 53-60ページ。
- 姚寿山 (2002)、「赫德其人」『上海海關高等專科學校學報』、第4期、56-60, 78ページ。
- 郵電部郵電史編集室編 (1983)、『中国郵票博物館藏品集 清代卷』文物出版社、80-94ページ。
- 張仲秋 (2008)、「中国歷史上的“另一個”赫德——論赫德对中国現代化的貢獻」『法制与社会』、第10期、232-234ページ。
- 張海林 (2003)、「赫德与中国近代化」張海林編著『近代中外文化交流史』南京大学出版社、240-249ページ。
- 中国大百科全书編輯部 (1986)、『中国大百科全書 (交通) 編』出版社不記載。
- 周熊 (2000)、「赫德与中国海關关系新探」『上海師範大學學報 (社会科学版)』、第29卷第4期、84-88ページ。

#### 〈日本語文献〉

- 鵜飼政志 (2011)、「明治黎明期におけるインフラ事業の性格再考」『社会システム研究』、第23号、41-69ページ。
- 熟美保子 (2012)、「近代初頭における琉球の郵便開設」『歴史研究』49号、1-20ページ。
- 鈴木智夫 (1990)、「招商局の内河進出問題について——19世紀70年代の『申報』の論説の検討——」『岐阜薬科大学教養科紀要』、第2号、1-38ページ。
- 麦力開色力木 (2013)、「日中両国の近代化と郵便主權の確立——外国郵便局に注目して——」『郵政史研究』、第36号 (12月) 31-42ページ。
- 藪内吉彦・田原啓祐 (2010)、『近代日本郵便史 創設から確立へ——付東海道石部駅郵便創業史料——』明石書店、23-26ページ。